

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 avril 2023

---

REVITALISATION PÉRENNE DES LIGNES FERROVIAIRES DE DESSERTES FINES DU  
TERRITOIRE - (N° 998)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° CD62

présenté par  
M. Wulfranc, rapporteur

-----

**ARTICLE PREMIER**

Rédiger ainsi cet article :

« À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, toutes les opérations de déclassement, de déferrement et de cession foncière d'emprises de voies ferrées du réseau ferré national fermées à la circulation mais non déclassées sont suspendues, pour une durée de dix ans.

« Un décret en Conseil d'État définit les conditions dans lesquelles il peut être dérogé au premier alinéa pour autoriser des opérations nécessaires à la réalisation de projets de transports ferroviaires. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement affine la rédaction du champ de l'article 1<sup>er</sup>, qui visait initialement non seulement les lignes suspendues mais aussi les lignes déclassées et non défermées ainsi que les cessions foncières d'emprises défermées. En effet, les chiffres communiqués dans le cadre des auditions indiquent que le plus gros potentiel pour la relance des lignes de desserte fine du territoire se trouve dans la catégorie des lignes suspendues.

On compte 447 kilomètres de lignes fermées et déclassées (généralement des délaissés ferroviaires en attente de valorisation) et 2 014 kilomètres de lignes fermées mais maintenues dans le domaine public ferroviaire qui sont pour l'essentiel mises à disposition de structures publiques ou associatives dans le cadre d'un projet de reconversion. Il semble complexe, même si ce n'est pas impossible, de relancer ces lignes.

Par contre, le linéaire total des lignes suspendues, qui sont a priori plus faciles à rouvrir, est bien plus important. On compte 3 765 kilomètres de lignes suspendues mais non circulées depuis une date antérieure à 2012 et 512 kilomètres de lignes qui étaient en activité en 2012 et qui ont été suspendues depuis. Sur ce total, seuls 134 kilomètres font l'objet de projets de réouverture dans le cadre de transferts de lignes aux régions.

De ce fait, le présent amendement propose de concentrer les efforts sur les lignes suspendues. Toutefois, il vise à ce que l'ensemble des lignes suspendues soient incluses dans le moratoire, et non seulement celles où l'activité s'est arrêtée depuis peu de temps, ce qui réduirait presque à néant la portée du moratoire.

De plus, cet amendement prévoit que des exceptions peuvent être prévues par décret en Conseil d'État, lorsqu'il s'agit de développer une offre de transport ferroviaire. Cette disposition évite de bloquer les projets portés par les régions.

Par ailleurs, pour prendre en compte les observations formulées lors des auditions, le présent amendement réduit la durée du moratoire de vingt à dix ans, ce qui permet d'accélérer la dynamique de réflexion sur l'avenir des lignes et de donner plus rapidement des réponses à tous ceux qui se mobilisent localement en faveur de la réouverture des lignes.

Enfin, pour des raisons de clarté juridique, le présent amendement supprime la codification du dispositif. En effet, il s'agit de dispositions qui doivent s'appliquer pendant une durée déterminée et leur codification à l'article L. 2111-20 du code des transports serait de nature à altérer la lisibilité de cet article.